

一天皇陛下へ頌徳表奉呈スルコト
一在大坂工師會へ工學會誌ヲ贈ルコト

論説及報告

筑豊石炭の運送附若松港

工學士 村上 享 一

我邦の殖産興業は今日實に一國內蝸牛殼裡のものにあらずして、大に海外貿易の權衡と相駢馳し、全時に内地の富裕を助成せざるべからざるの秋に當り、海外貿易に關係ある石炭の運送に就き、爰に予の關係せる筑豊五郡石炭運送實況及希望とを、左の各項に就き逐次諸君に報道する所あらんとす、

目次

一 總説
一 水運

一 陸運
一 若松港
一 將來の希望

以上

○總説

筑前國遠賀鞍手嘉麻穂波の四郡、及筑前國田川郡は、所謂筑豊五郡の名に由て知られたる石炭産地にして、毎年此地方より採掘するところの石炭は、無慮百貳拾萬噸以上に達し、殊に昨廿七年は石炭の商況頗る好景氣なりし爲め、各炭坑競ふて其事業を擴張し、採掘方法を改良し、採出

額を増加せしにより、其總額は實に百六拾九萬七噸六五にして、之れを前年度に比するに、四十五萬貳千五拾七噸四即前年度總額の三分の一強を増加したる割合にして、比年統計上の最高額に達せり、いま明治廿一年より廿七年に至る、各郡毎年の採掘高を掲ぐれば左の如し、

筑豊五郡石炭採掘高表

年 月	遠賀郡	鞍手郡	嘉麻郡	穂波郡	田川郡	總 高
明治廿一年	八八、二〇、九	二二、六四、四	七、五七、一	八、六七、〇	九六、〇三、四	五六、〇九、八
同 廿二年	一九、一〇、〇	二四、三〇、〇	一八、四八、〇	一七、〇〇、〇	一〇六、五〇、〇	七四、二〇、〇
同 廿三年	一九、四〇、〇	三二、〇八、〇	一九、八〇、〇	一六、〇〇、〇	一四八、六〇、〇	一、〇、四、〇
同 廿四年	二四、〇〇、〇	四五、一〇、〇	二四、一〇、〇	一九、〇〇、〇	一八九、六〇、〇	一、三、四、〇
同 廿五年	一三、八六、〇	三四、〇三、八	二〇、二九、八	二〇、四八、九	二二、六七、七	一、〇、八、〇
同 廿六年	二四、四六、八	四七、六五、四	一五、二九、二	一九、〇〇、六	二九九、五二、一	一、四、三、〇
同 廿七年	一八、〇六、二	五八、九〇、八	二六、五九、〇	二六、九八、九	四〇五、〇九、七	一、六、九、〇
合 計	一、二七五、五九九	二、五五、二九四	一、三四、三五、一	一、二二六、七九六	一、四七七、〇七四	七、七、七、六三、四

備考 廿五年の採出比較的に少額ありしは、廿四年七八月の間水害に罹りし餘殃を續きたると石炭の商況著しく恐慌を呈したるとによる

以上掲ぐるか如き、多量の石炭は、或る小部分を除くの外は、悉く一度若松港を経て、各市場或は費消地、又は海外に出るものにして、目下日々若松港に集る石炭の量數は、無慮四千噸乃至五千

噸なりと云ふ而して此多量の石炭は各炭坑より如何にして若松港に運搬するやを視るに、一は遠賀川の水運と、一は筑豊鐵道の陸運とに據らざるはあし而して此水陸二種の運送類の現時互に相均しと見て大差なかるへし、

筑豊五郡の炭田に包藏せる石炭の容量地形地質炭層の狀況等に就て、理學士鈴木敏君の煤田地質調査報告書、工學士沖龍雄君の福岡縣筑前國田川郡炭田概況（工學會誌第百卷）工學博士和田維四郎君の本邦石炭の供給は如何（工學會誌第百四拾四卷）を参考せられんことを乞ふ、水運は從來使用せし所の船舟（詳細は後節に説くへし）にして、目下七千隻の船舟は筑豊二州の中央を貫流せる遠賀川及其支流を上下し晝夜間斷なく六拾餘坑の石炭を若松港に船送せり、陸運の即ち筑豊鐵道に由るものにして、廿二年七月に起り、廿四年八月より運輸營業を開始し、爾來駁々として其業務と擴張し、廿一臺の機關車と、七百五拾輛の炭車容量各六噸は、絶へず線路の連絡せる各炭坑の石炭を輸送せり、此の如く水陸兩運にて、若松港に送出する石炭は港内に碇泊せる數百艘の沖船之れを迎へて、門司、神戸、大阪、東京等に送り、又門司に於て遠洋船に積換へ、海外に輸出せり、而して筑豊鐵道の陸運と、遠賀川の水運とは、其運搬上に於ける關係、果して如何の差違ありやを知らんか爲め、現時水陸兩運の狀況を略述せんとす、

○水運

遠賀川の水運の所謂船舟と稱する、京都高瀬川に使用せるが如き、平底の小舟にして、長三間もの即ち、三間船と、四間もの即ち、四間船との二種あり、三間船は多く上流水淺き所に用ひ、或は少年の舟子の乗用するものにして、四間船は下流水深き所に使用す、其積量は河水の満濁により

て、大差あるへしと雖も、先つ三噸半乃至六噸までとす、筑豊鐵道の起らざる以前に於ては、筑豊五郡の石炭は悉く此船によりて、若松港又は蘆屋港(遠賀川の河口)に、運搬せしものにして、遠賀川及其支流は、是等の舢舨相銜を、絡繹織るか如きの觀を呈し、廿二三年の交に於ては、其數實に八千を超ゆるに及びたりしも、爾後其數稍減少したり、然るに遠賀川は、毎年夏期灌漑の候に至れば、流域に數個所の堰を設け、河水を引くを以て、殆ど舟路を杜絶し、抗業者は、採炭を抗外に積んで、空しく丘阜を築き、茫然河畔に踟躕して、袖手望觀唯商機の空しく去るを嘆するのみ、殊に石炭の最も富饒なる、嘉麻穂波、田川三郡の如きは、若松港を離るゝと貳拾哩乃至三拾哩の遠きにして、之を若松港に輸送するには、一ヶ月三四回に過ぎざるを以て、運賃の高價なる、他に其比類を見ず、當時筑豊鐵道起り、陸運の便開けてより、其影響一時水運に波及し、其運賃も自ら低減せざるを得ざるに至れり、或は鐵道と顔頑せんとせしとありしと雖も、其力遂に之に抗するを得ず、當時の不景氣と共に、其業を廢する者ありたりしが、爾來其數を回復し、昨廿七年末に至りては、七千内外に至りしと云ふ、今其種類を分ち各郡に於ける現在數を示せり左の如し

筑豊五郡船數

郡名	種類	三間船	四間船	計
遠賀郡	一、一六九 <small>艘</small>			三、九二九 <small>艘</small>
鞍手郡	九四		七三六	八三〇
嘉麻郡	二二三		六四五	八七八

論説及報告

郡名	種類	三間船	四間船	計
穂波郡		五三 ^艘	四〇二 ^艘	四九五 ^艘
田川郡		四八二	四一七	八九九
合計		二、〇三一	四、九六〇	六、九九一

三間船は、其の數貳千三拾壹隻ありと雖ども、若松港へ廻航するもの、凡壹千隻にして、其餘は皆上流にありて、河底水淺きところの、運漕に供せらるゝものあり、而して是等の船舟は大抵各炭坑より、或期限間一隻に付拾圓乃至貳拾圓の定約金を取り、豫め定約を爲し、猥りに他坑の石炭を搭載せざるものにして、之れを、定約船と稱す、此定約船は、各自所屬の炭坑により、若松港を距る遠近の差ありといへども、若松港へ廻航すると、近きものは一ヶ月六七回、遠きもの一、二回に過ぎず、之れを平均すれば、一ヶ月凡三回位とす、而して各坑より若松港に至る運賃は、炭況の如何に依りて、時々變動ありと雖ども、廿六年十二月、及廿七年十二月に於ける、定約運賃(實際遙かに之れを越ゆ)は左の如し

各坑石炭船送運賃

炭坑名又は地名	廿六年十二月 六噸に付運賃	廿七年十二月 六噸に付運賃	比較増減
吉田末	一、五〇〇	一、八五〇	増〇、三五〇
末田	一、五〇〇	一、八五〇	増〇、三五〇

目	小	大	鯨	御	勝	第	古	直	新	金	植	香	土	行	大	第	岩
						二							手			二	
						大							ノ			新	
						の											
尾	竹	城	田	徳	野	浦	田	方	入	剛	木	月	内	正	辻	手	瀬

三、〇〇〇	二、九〇〇	二、八〇〇	三、〇〇〇	二、四五〇	二、七五〇	二、五〇〇	二、三〇〇	二、一〇〇	一、八〇〇	一、七五〇	一、八〇〇	一、七〇〇	一、六五〇	一、七〇〇	一、六五〇	一、六〇〇	一、五〇〇
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

三、七〇〇	三、五五〇		三、三〇〇		三、三五〇	三、〇〇〇			二、五〇〇	二、六〇〇	二、四五〇	二、四五〇	二、二五〇	二、一〇〇	二、〇〇〇	一、九〇〇
-------	-------	--	-------	--	-------	-------	--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

〇、八〇〇	〇、七五〇		〇、八五〇		〇、八五〇	〇、七〇〇			〇、七五〇	〇、八〇〇	〇、七五〇	〇、八〇〇	〇、五五〇	〇、四五〇	〇、四〇〇	増 〇、四〇〇
-------	-------	--	-------	--	-------	-------	--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---------

炭坑名又は地名	廿六年十二月 六噸に付運賃	廿七年十二月 六噸に付運賃	比較 増減
高庄司雄	三、二一〇〇	四、〇〇〇	〇、八〇〇
白旗	三、二〇〇〇	四、〇〇〇	〇、八〇〇
片嶋	三、三〇〇〇	四、一〇〇〇	〇、八〇〇
忠隈	三、四五〇	四、三五〇	〇、九〇〇
笠松	三、六五〇		
石井	三、六五〇	四、五五〇	増〇、九〇〇
赤池	三、三〇〇	四、〇〇〇	〇、七〇〇
鶴緒	四、〇〇〇	五、〇〇〇	〇、一〇〇〇
上三緒	四、〇〇〇	五、〇〇〇	〇、一〇〇〇

備考 — を記せるは鐵道のみによるものにして水運に由るを廢せしものなり、廿七年末の運賃を、廿六年末の運賃に比較するに、平均七拾錢餘の増額を見る可し、是れ蓋し廿六年は不景氣の餘響にて、出炭減少したるに反し、廿七年は炭況頗る好景氣なりましたため、各坑とも非常に其採掘を増加したるにより、隨て其運賃も、上騰したるものなり、而して新入、直方、勝野、鯨田、目尾、忠隈、笠松等の如きは、總て鐵道にて、運搬するととなりたるを以て、廿七年に至りては、其運賃の規定を爲さくるものとす、

今少しく船送の狀況に付て述へんに、從來船送を以て業とする數千の舟子は、各自其船船を所有するにわらずして、各地の富豪之れを有し、其利益の幾分を收めて、之を舟子に貸與するものなり、而して舟子等は、其地方部落によりて五六人乃至十余人づゝ、一の組合を組織せり、例は蘆屋の甚平組、山鹿の義助組、植木の源藏組、小竹の三太郎組等の如し、而して其組合中の有力者を以て、之れか親方となし、親方は恰かも一家族に於ける主人の如く、組合員は其家族の如く、互に相提携して、緩急相救ひ、一朝風雨に遭遇し、其船体を破損するか、或は組合中の一人他と鬭争を惹起するか如きとわらは、其組合は舉て之れに應援を爲すか如き其團結力は、頗る鞏固なるものなり、彼等は素より教育を受けたるゝわらず、徳義を重するものにあらず、社會の制裁を受くるものにあらず、只目前に利益を眩惑せらるゝ徒多ければ、若干の酒代を與ふるか、定額以外の運賃を與ふるときは、彼等は其定約炭坑を棄てゝ顧みるとなく、直ちに其荷主の依頼に應ずるを常とす、之を以て或る荷主は、彼等の利慾を奇貨とし、他坑の定約船を途中に押收するものあり、而して彼等は運送中に於て、如何に其石炭を消費しつゝあるかを看よ、彼等か燃料は、タトヒ數十日を停滯することあるも、總て荷主の石炭にあらざるなく、或は其積載するところの石炭を以て、米穀酒肴の類と交換するとあり、或は荷主に脅迫して、多量の積込を爲さしめ、運送の途中に於て、其剩るべき分量を、各船より他の一船に分載し、之れを賣却して、其代金を分配するとあり、甚たしきに至りては、其名稱を詐り、一の組合にして、二三炭坑と定約を爲し、定約金を騙取するものあり、或は其積載する所の石炭を糶賣して、其代金を奪ふものあり、其他種々狡猾の手段を以て、欺罔騙詐を事とし、不正の所業を爲すに至りては、一々之れを枚擧するに遑わらさ

るなり、是を以て各炭坑主は、是等の悪弊を防遏矯正せんか爲め、筑豊鑛業組合なるものを組織し、各坑定約船の取締を爲し、遠賀川の下流なる、直方、蘆屋、拂川、堀川等の各要地に、派出所を設置し、通行の船と各坑よりの送状とを點檢し、若し定約船よして他坑積を爲すものあるときは、其積載するところの石炭は直ちに陸揚を命じ、積下るとを得さらしむるの規約にして、嚴重の取締をなすといへとも、誑騙譎詐、百方手段を運らし、坑主又は問屋をして、不時の損耗を招くに至らしむるの悪弊は、今尙其跡を絶たずと云ふ、

○陸運

筑豊鐵道の起點は、若松港にして、明治廿四年八月三十日若松直方間拾五哩四拾二鎖の運輸業を開始し、直方本洞炭坑、及新入第一炭坑の石炭を輸送し、廿五年十月廿八日に至り、直方小竹間三哩六拾九鎖の運輸營業を開始し、勝野炭坑、菅平田炭坑に石炭を運送し、廿六年二月十一日に至り、直方金田間六哩貳拾鎖の線路落成し、赤池、金田、及田川採炭會社等の石炭運搬を始め、廿六年六月三十日より、折尾驛に於て、九州鐵道と貨物連絡取扱を開始し、石炭及貨物を、直ちに門司に輸送するの便を開き、同年七月三日に至り、小竹飯塚間、五哩五鎖の運輸營業を開始し、目尾、鯉田、忠隈等の運炭を始め、廿七年十二月廿一日に至り、小竹幸袋間三哩四十二鎖の運輸營業を開始し、高雄、白旗の石炭を輸送するととなれり、其他各所の停車場及炭積場、に於て、積載するものは、瑞穂、大浦一坑、旭、新入二坑、新入三坑、大城、浦大戸、上目尾、豊國、峰地、小松、池尻、大藪、起行、糸飛、金川、伊勢谷、大分、芳雄等にして、其運賃は、普通の炭坑と特約炭坑との區別あり、普通炭坑は一哩一噸に付貳錢五厘なれとも、特約炭坑は特に割引を蒙り、一哩一噸貳錢の割合なりとす、是れ等の

各炭坑より若松港に至る、哩程及賃金は左の如し、

各炭坑哩程賃金表

炭坑名	各炭坑炭積場より若松までの哩程	若松まで六噸の運賃
瑞穂	一四	一、八〇〇
新入第三坑	一四	一、八〇〇
大浦一坑	一四	一、八〇〇
旭	一四	二、一〇〇
新入第一坑	一五	一、八〇〇
新入第二坑	一六	一、九二〇
新入本洞	一六	一、九二〇
菅牟田	一九	二、二八〇
勝野	二〇	二、四〇〇
大城	二〇	二、四〇〇
浦大戸	二〇	三、〇〇〇
目尾	二二	二、五二〇
上目尾	二二	二、五二〇
赤池	二三	二、六四〇
金田	二三	二、六四〇
豊國	二三	二、六四〇
峰地	二三	二、六四〇
小松	二三	二、六四〇
池尻	二三	二、六四〇
探炭	二三	二、六四〇
鯨田	二三	二、六四〇
大藪	二三	二、六四〇
起飛	二三	二、六四〇
糸川	二三	三、三〇〇
金川	二三	三、三〇〇
高雄	二三	二、七六〇
白旗	二三	二、七六〇
忠隈	二五	三、〇〇〇

前に掲ぐるところの水運及陸運の賃金表によつて、船の運賃と、鐵道の運賃とを比較するときは、即ち左の如し、

水陸運賃比較表

炭坑名	六噸に付船運賃	六噸に付鐵道運賃	六噸に付船と鐵道との運賃の差
炭坑名 <small>炭坑、炭積場より若松までの哩程</small>			
伊勢谷 <small>若松までの運賃</small>	二五 ^圓	三、七五〇	三、一二〇 ^圓
大分	二五	三、七五〇	三、一二〇
炭坑名 <small>炭坑、炭積場より若松までの運賃</small>			
瑞穂 <small>若松までの哩程</small>	二、六〇〇	一、八〇〇	〇、八〇〇
新入第三坑	二、六〇〇	一、八〇〇	〇、八〇〇
大ノ浦第一坑	二、六〇〇	一、八〇〇	〇、八〇〇
新入第一坑	三、〇〇〇	一、八〇〇	一、二〇〇
新入第二坑	三、二〇〇	一、九二〇	一、二八〇
新入本坑	三、二〇〇	一、九二〇	一、二八〇
菅車田	三、五五〇	二、二八〇	一、二七〇
勝野	三、七〇〇	二、四〇〇	一、三〇〇
大城	三、五五〇	二、四〇〇	一、一五〇

浦	目	上	赤	金	豐	峰	小	池	探	鯨	高	白	忠
大	目												
戸	尾	尾	池	田	國	地	松	尻	炭	田	雄	旗	隈
四、二〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、〇〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、二〇〇	四、〇〇〇	四、一〇〇	四、五五〇
三、〇〇〇	二、五二〇	二、五二〇	二、六四〇	二、六四〇	二、六四〇	二、六四〇	二、六四〇	二、六四〇	二、六四〇	二、六四〇	二、七六〇	二、七六〇	三、〇〇〇
一、二〇〇	一、六八〇	一、六八〇	一、三六〇	一、五六〇	一、五六〇	一、五六〇	一、五六〇	一、五六〇	一、五六〇	一、五六〇	一、二四〇	一、三四〇	一、五五〇

以上掲ぐるか如く、鐵道積の運賃は、船積の運賃に比較するに、其哩程の遠近により、六噸即一万斤に付、八拾錢乃至壹圓五六拾錢の差違ありと雖とも、船の運賃は、筑豊鑛業組合に於て、規定せる運賃額に據りたるものなれば、其實際の運賃に至りては、各坑とも尙三四拾錢の高額を支拂

ふことゝ知る可し、

廿四年九月より廿八年二月に至る、筑豊五郡出炭額を水運及陸運に區別し、且毎半季に於ける
船の現在數は別紙高低表に掲ぐる可如し、

筑豊鐵道は當初筑豊興業鐵道と稱じ其資本金壹百萬圓にして本會正員理學士和田義陸君之
か設計及施工を擔任せしも若松直方間落成し其資本金を増して貳百五十拾萬圓とすに當り
本會正員工學博士南清君技師長となり余も亦之に關係するに到れり明治廿六年廿七年の交
前後百貳拾萬圓を増資して參百七拾萬圓とし南君顧問技師とあり余は全君の後を繼ぐまど
となれり

筑豊鐵道現今の線路、及び將來希圖する所の一班を略陳せん、若松より折尾を経て直方に至
る拾六哩の線路ハ、勾配も頗る緩にして、貨物鐵道としてハ適當の線路なるへし、而して折尾以
南直方に到る九哩間は、既に複線にして、若松折尾間六哩五拾二鎖は、目下複線工事中に屬し、本
年四五月比には落成に至るへし、此線路竣成の曉には、若松直方間通して複線とあり、運輸上の
便益亦鮮少なからざるへし、直方より分岐して、一は豊前國田川郡金田よ走りて、延長六哩餘、他は
筑前國鞍手郡の南部より、進んで嘉麻穂波の兩郡に通するものにして、直方を距る三哩半、此間
複線の計畫ありに、ある、小竹にて線路再ひ分岐し、一は三哩半にして、幸袋に達し、他は六哩にし
て飯塚に達す、飯塚より又岐れて二線となり、一は嘉麻郡の南端六哩にして、臼井に至る、此線路
は、目下工事中にして、殆んど落成に近けり、他は豫定線にして未だ確定に至らずと雖ども、愈布
設するに至らば、冷水峠を鑿ちて、延長二哩に垂んとするの隧道を通し、御笠郡山家に至り、又分

岐し、一は筑後國吉井に至り、他は九州鐵道の原田驛、又は田代驛、若くは鳥栖驛に達するものとす、

筑豊鐵道の計畫企圖するところ夫れ斯くの如し、而して其大半は既に竣成を告げ、當初の目的は完成したりと雖ども、尙着々歩を進め、其規模を大にし、其事業を擴張せり、今後なほ此勢を以て進行し、沿道各地に、數多の炭積場と設置し、若松構内を擴張し、石炭積卸の設計を究め、機關車炭車の數を増加し、充分の準備を爲したらんには、今日より尙幾層の隆盛を致し、沿道炭坑に利便を與ふるの大なるや、疑を容れざるなり、而して其線路は、前に述ふるか如く、石炭の寶藏たる筑豊五郡に跨り、莫大の産地を涉獵するを以て、如何に其運搬を敏速せらしめ、其列車往復の回數を夥多せらしむるも、所謂多々益辨するの有様にして、眞に貨物匱乏の歎を生ずるとなかるへし、況や他日原田若くは鳥栖に於て、九州鐵道と接続するの線路にして、果して布設せらるゝの曉に至らば、九州線博多を経て、門司に出る線路よりは、凡九哩を短縮するを以て、筑後地方及肥前肥後の貨物は、多くは此鐵道により集散せらるゝに至るへし、而して全体に就て、筑豊鐵道か其運搬上の能力を完ふするや否やは、若松港浚渫工事の規模と進行の如何に在るとを忘るへからず、

筑豊鐵道の設計上最も讀者の注意を惹くの値あるもの、若松驛の工事にして、全驛の貨物、殊に石炭を運輸する一の終極停車場にして、海陸天然の便を具備すると雖も、亦鐵道技術家の深思熟考を要し、日夜到着する多量の石炭をして、敏捷に、經濟に、安全に、荷卸ろしの工夫をなすの實に劈頭第一の問題にして、此主要の設計に關しては、工學博士南清君を煩したること甚だし、

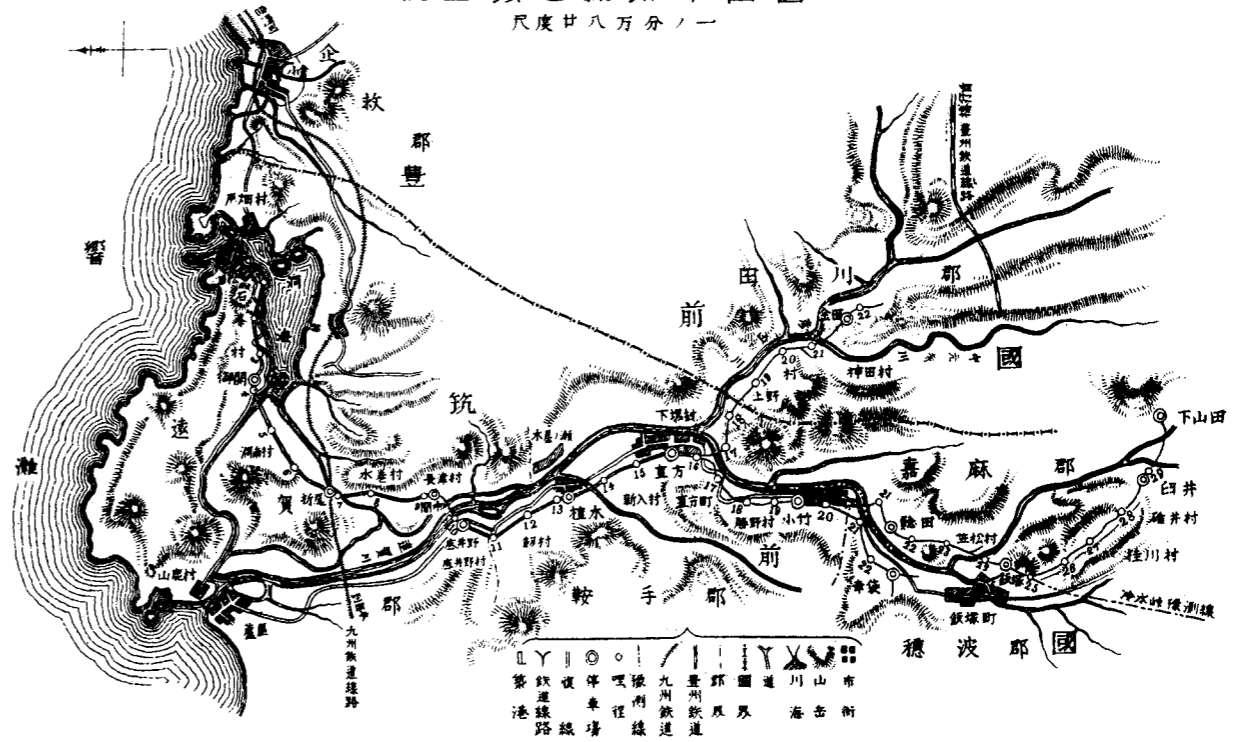
之に要する費金と施工の日限との多少緩急を計り、先づ木製仮高架棧橋を建設し、潮水の干満に關せず、日夜荷卸ろしの便を得せしめたり。若松構内の廣袤凡四万坪、沿岸延長實に貳千五百貳拾呎にして軌道延長拾哩余なり、而して石炭のソーチング及び沿岸線迄炭車を轉送せしむる爲め、絶ず二輛の驛内機關車を運轉し、千貳百燭光の弧狀電燈拾五基を點し、以て夜間の仕業に便にせり。

今や運炭の額將に増加するに従ひ、之を擴張するの計畫成り、構内を擴め、炭卸しに、更に水壓高架機を採用し、一層敏活を來たさんとし、目下是等に着手し、又取調中に屬するものあれば更に他日を俟て、若松停車場工事の詳細を陳述することとなすべし、因に謂ふ、若松停車場地形撰定の事、曩に和田君の技師長たりしとき、本會正員 Mr. 本間英一郎君の、助言の効多きに居れりと云ふ。

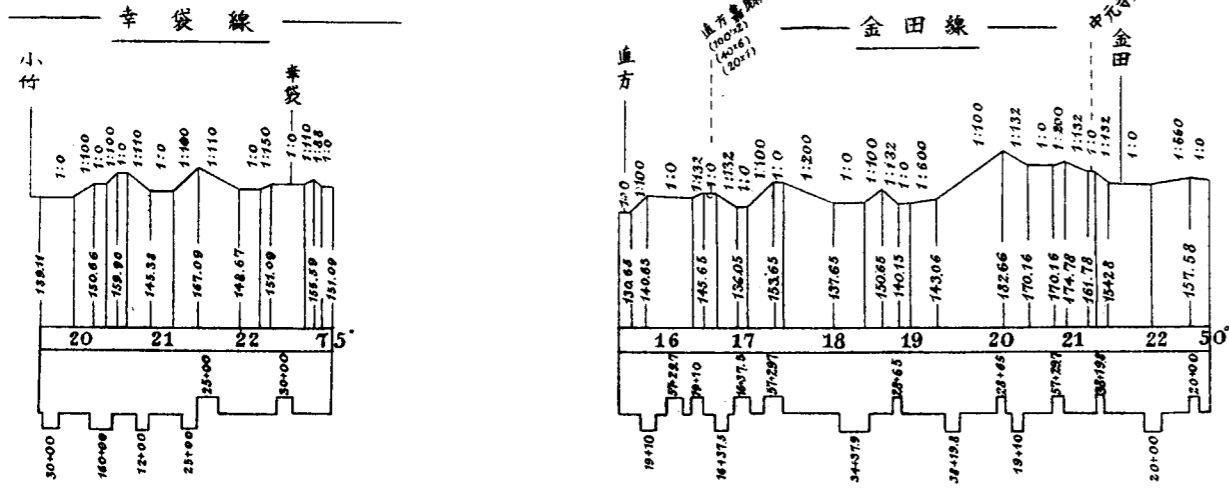
筑豊鐵道線路略圖及縱斷面列車運轉表及若松驛の景寫眞は、全鐵道光景の一斑を知るの便を得べしと信じ、此稿の末尾に加入することとなせり、庶幾くば參考の一助たらんことを、筑豊鐵道の起點は、豊前國京都郡行橋町にして、起點を距る零哩六拾鎖の所より、分岐して二線となり、一は東南に向て走り、上毛郡宇の嶋下毛郡仲津等を経て、宇佐郡四日市に至る、延長貳拾六哩、之れを幹線とす、他は西方に向て延長し、仲津郡豊津、田川郡油須原を経て、奈良に至る、十六哩二十鎖なり、幹線の起點は、九州鐵道行橋線の終點に接續するを以て、豊後國大分地方と、門司馬關等との連絡を通し、交通を便ならしむる必要の線路なり、支線は専ら田川郡石炭輸送を目的とするものにして、全郡より探掘するところの石炭は、其幾部を筑豊鐵道に積載し、其他の部

筑豊鐵道線路平面圖

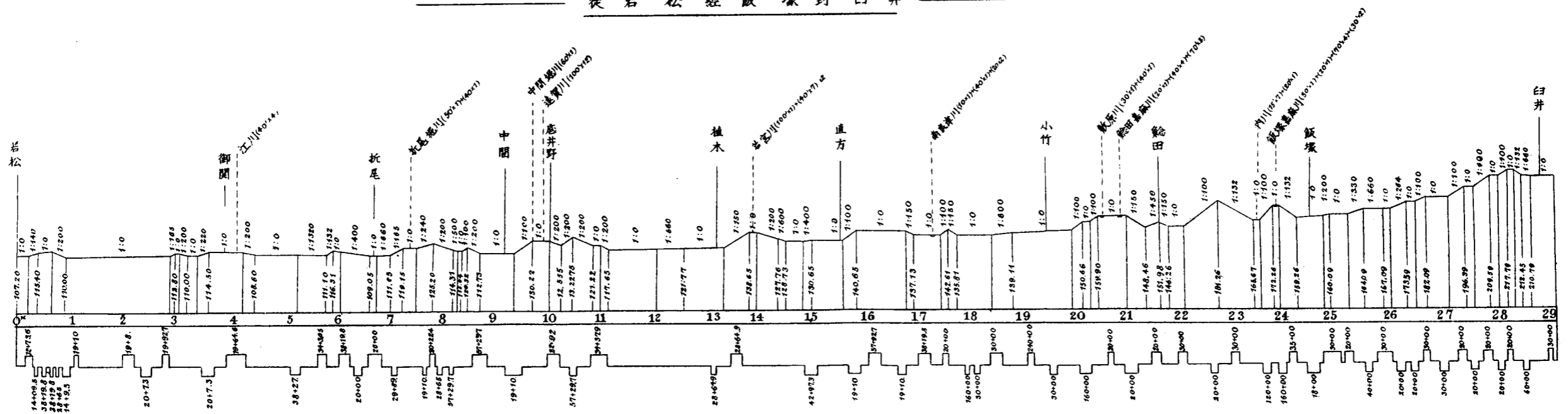
尺度廿八万分ノ一



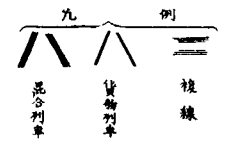
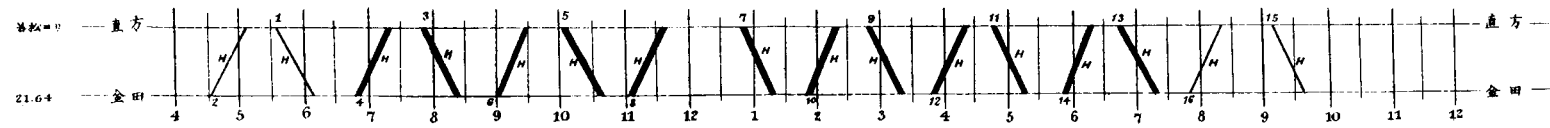
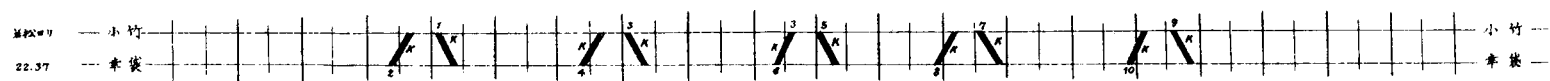
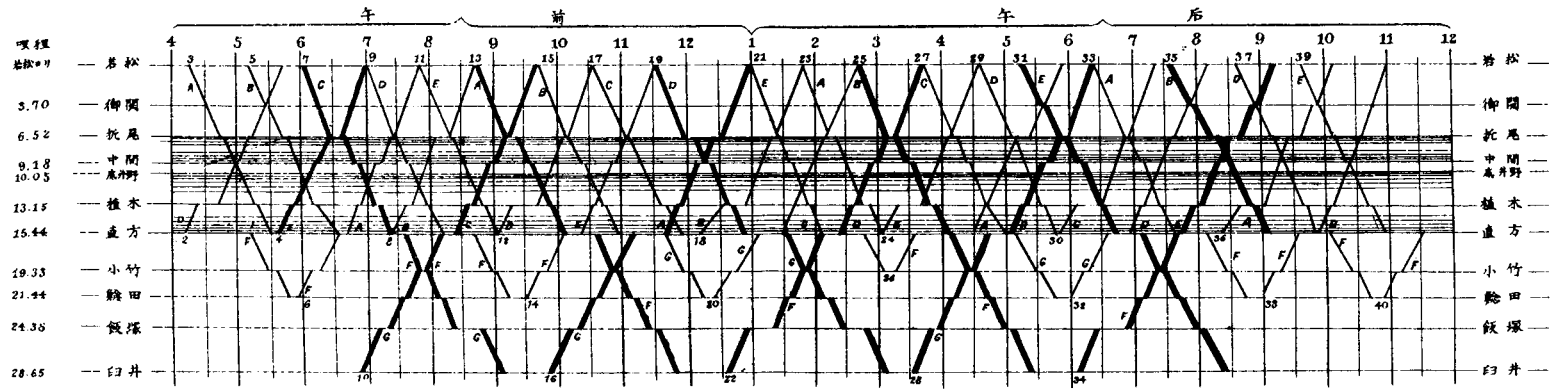
縦断面圖



從若松經飯塚到白井



尺度 { 横拾四万分ノ一
縦貳千分ノ一



分は、此鐵道によりて運搬するものにして、先づ行橋町まで輸送し、全所に於て二途に別ち、一は九州鐵道に依りて門司港に至り、外國直輸出の便を達し、他は椎田赤熊等を経て、宇の嶋港に達し、内國の需要に供するものにして、線路の設計ハ本會正員工學士野邊地久記君之を担任し、全支線ハ目下既ニ工事に着手し、着々歩を進めつゝあるを以て、本年五六月頃ハ、竣成を告ぐるに至るへし、此線路にして果して開通するの日は、田川地方の各炭坑ハ、大に利便を得て、現時未開坑のものも、漸次採掘せられ、其出炭額を増加するに至るへし、吾人は豊州鐵道ハ、將來如何に發達し、幾何の石炭を輸送するに至るや、未だ豫知するを得ずと雖ども、豊州鐵道の豫算を聞くに、愈開通の曉に至らば、一日平均貳千噸餘の石炭を輸送するの計畫ありと云ふ、

○若松港

今少しく若松築港の現況に付て云はんは、港灣改良工事は、數年前より、内務省技師にして、本會正員たる、工學博士石黒五十二、及理學士長崎桂兩君の設計に從ひ、若松築港株式會社に於て施工せるものにして、當初は港口干潮のとき僅かに三四尺の喫水を得るに過ぎざりしも、目下已に拾壹尺に達し、落巾概ね六拾間に及び滿潮のときを見て、船舶の出入を期せば、三百噸乃至四百噸位の船は容易に港内に進行するとを得べし、今廿七年一月より、十二月に至る入港の船舶を區別すれば左の如し、

船舶の種類	入港船舶數	石炭積載斤數
拾萬斤以下	一二、三五六	一、三五一、五四一、四二四

船舶の種類	入港船舶數	石炭積載斤數
貳拾萬斤以下	三、八四七	五七八、一一二、三五二
三拾萬斤以下	一、二四〇	二九六、四一五、四三四
四拾萬斤以下	一三二	四三、七四七、一〇九
六拾萬斤以下	一	五〇四、九六〇
合計	二七、五七六	二、二七〇、三二一、二七九

前表示すところに據れば、廿七年中港内出入の船舶ハ、無慮貳萬七千五百七拾六隻にして、一ヶ月平均貳千貳百九拾八隻、一日平均七拾七隻に當れり、而して港内出入の船舶ハ、其積載するところの荷物によりて若松築港株式會社より、左の割合を以て、港錢を徵收す、

- 拾萬斤以下 石炭壹萬斤に付 金四錢五厘
- 貳拾萬斤以下 同 金六錢八厘
- 四拾萬斤以下 同 金九錢
- 六拾萬斤以下 同 金拾壹錢三厘
- 八拾萬斤以下 同 金拾三錢五厘
- 八拾萬斤以上 同 金十五錢

若松築港株式會社は、資本金三拾萬圓にして、營業期限は、六拾ヶ年と定め、大体の工事は廿五年七月より、六ヶ年にして竣功を期す、其工事は、藩筋を七拾五間巾とし、干潮のとき水深拾五尺まで、浚深するの目的にして、防波堤拾石工事は、現に九百間に達し、石垣工事の落成せしものは六

百間に延長し廿七年中に於て浚渫したる土砂は、凡三萬坪にして埋立地は一萬餘坪に及び、一昨廿六年の夏までは、磯馴の松籟波濤の聲と相和せし所、既に人家數十軒を連ねて植ち、宛然厩氣樓を響灘の一隅に湧出するの觀あるに至る。

若松浚渫工事の設計及施工の方法は、工學博士石黒五十二、理學士長崎桂兩君の論說(工學會誌第九拾六卷)及若松築港會社の寄稿に係る。若松築港概況(工學會誌第三百三十四卷)と題するものに詳かなれば爰に詳述せず。予は或は他日を俟て、其成工の實況を述ぶるの機あらんとを望む

○將來の希望

以上の狀況によりて觀察を下すに、今後石炭の採掘益隆盛を極むるに至らば、遠賀川は河身改修工事を施すか、或は運河式に河狀を改築するに非ざるよりは、縱令解舟を此上増加するも、通運の便に於ては、毫も得るところなかるへしと想像せらる。然れども此等の工事は、森林水源の涵養、田圃原野の灌漑に相關し、其成る秋や頗る悠遠にして、寧ろ曠日の憾なき能はず。左れば最早此上艀舟を増殖利用して、今よりも數倍の石炭を海港に運送し得へきの利率を見出すと、頗る覺束なきに似たり。一任今日より數倍の石炭を運送し得へき、利率を見出すと、觀念するも、毎年夏期に至れば、河水涸渇し、運送の途全く壅塞せらるゝに至る。現に昨年(明治廿六年)の如きは、舟楫の通せざると殆んど七旬に亘り、間屋は其業を休み數千の舟子は、坐ながら舟中に徒食し、朝夕天を仰ひて、潤雨を待つの有様なりしなり。此時に當りて、若し筑豊鐵道の陸運莫りせば、石炭は大拂底とあり、非常の恐慌を來せしや必せり。幸ひに國家有事の日に際し、斯かる恐慌を惹起せざりしは、筑豊鐵道陸運の能力與かりて効ありと云ひざるへからず。然らば則ち將來石炭採掘の事業

倍効興するの日に際會せば、勢今の筑豊鐵道を利用擴張して、今後の運搬を期せざるべからざるとあるへし、況んや目下開坑の多數は、概ね舟楫に頼るの便を享くると雖とも、筑豊鐵道の終點若松を距る貳拾五哩に位する、飯塚以南又は若松を距る貳拾壹哩に在る、金田以東は殆んと水運を有せざるものにして、筑豊鐵道又は豊州鐵道の開通と共に、其業を興すより、他に策なかるへし、飯塚は冷水線と曰井線との分岐點など、

筑豊鐵道は折尾に於て、九州鐵道に接續し門司に達す、此を以て門司に直送する石炭は、此線路を取るものにして、目下日々多少の石炭は、此方面より輸送するものとす、然れとも今の門司停車場は、貨物停車場たるの資格未だ完く備はらざるを以て、石炭積卸の不便亦鮮ならず、隨て此方面に向て直送するもの、僅かに四五百噸に過ぎずと雖とも、九州鐵道は早晚門司停車場を改良し、高架淺橋を架設し、貨物停車場の体面と、便利を備ふるに至るか、或は門司最寄の沿線に、一の貨物停車場を設置し、以て今日の貨客をして、配散の途を得せしむると、門司終極の鐵道を延長して、東に走り東岸田の浦に出で、爰に貨物停車場を具へて、少くも内地に運送する船舶に連絡せしむるの便利を需むることを躊躇せざるへし、九州鐵道にして果して斯かる便利を備へ得るの曉に到らば、此方面に向ての輸送も、亦意外の多額に上るへし、而して斯の如きの畫策をなし、多額の運輸を了せんには、門司折尾間拾八哩の線路を、複線にすると同時に、急勾配を改良すると、亦忽にすべからざる問題なるへし、因に云ふ本會正員工學士武笠清太郎君は九州鐵道會社にをいて、目下是等の問題を考究し、且一部實施の舉に近づくものありと云ふ、筑豊鐵道は、其貨物の一部を門司に直送するも、擴張工事及延長線路竣成するの曉に至らば、若



小川一頂寫真影刻銅版及印刷

松港に運送する貨物は、今日よりも一層増額すへきは、鏡に對するよりも明なり、然るに目下の狀況を觀察するに、水陸兩運によりて、日々若松港に集散する石炭は平均四五千噸に過ぎずといへとも、往々船舶の不足を感ずるとあれば、今後尙運搬の量數を増加するの日に至らば、船舶の缺乏と告げ貨物の澁滞を來すへきは、識者の共に認知する所あり、思ふに陸運と海運とは、相待て離る可らざるものにして、其進歩の程度に於ても、常に其權衡を失はざらんとを要す、故に一方を擴張せば他の一方も亦之れに伴ふて擴張の策を講せざるへからず、今や筑豊鐵道の陸運は益其事業も擴張しつゝあるも、其貨物を引受くる所の海運に至りては、尙遅々たるものゝ如し、今にして海運の進歩を企畫せずんば、若松の海港は所謂半身不隨の不具的海港たらんとす、而して該港灣の改良發達を企圖するものは即ち若松築港株式會社あり、吾人は陸運と比較的に築港の規模狭小なるを惜む、何となれば其規模の小なるか爲めに、多數の船舶を入るゝを得ず、海運は陸運に伴ふ能はされはなり、若し現今の築港會社をして尙其資本と増加し、其規模を大にし、一千噸以上の船舶を出入せしむるに至らば、水陸兩運並ひ進み、其權衡を保ち、半身不隨の歎を免かるゝとを得ん、而して之れと同時に、馬關に定期航海を開き、瀛車と瀛船とを續接せしめ、馬關の旅客物貨を出來得るだけ、茲に集收するの便を圖らざるへからざるなり、而して此方策は筑豊鐵道に於て昨秋より計畫しつゝありしも、日清開戰の影響を蒙り、未だ實行の運ひに至らざりし由あり、此計畫にして果して成るの日の、十九世紀商業上の二大利器なる、瀛車と瀛船とを利用するを得て、形勢一變、既往の狀態は更に一層の光榮を増し、若松港をして商業上樞要の地となし、九州物貨集散の市場たらしめ、他日實力ある日本海港の一となる、蓋し甚た

難きにあらざるへし、而して其希望を達する方法に至りては、吾人は齊人苗を抜くか如きを欲せずと雖とも、亦百年河清を竣つての愚に出でざらんとを冀ふのみ。

予は此稿を了るに臨て、一言せざるべからざるは、石炭採出及運送の調査に關しては、筑豊鐵道株式會社員安達盛照君を煩し、尙此稿を草するに於て、幾多の助力を與へられしを謝せざるべからず

拔萃

○基本規 以下記載ノ葉鐵及葉鋼鐵及鐵版及鋼鐵版ニ係ル北米合衆國ノ基本規ハ去年三月四日同國議院ノ議決セシモノナレ共製造業者ノ實際使用シ始メントセシハ本年一月一日以降ニシテ今后ハ右基本規ヲ用ユル旨五月十六日附ヲ以テ The national Iron Roofing Association ヨリ申來レリ依テ會員諸君に御風聽申上候

(坂真)

U. S. Standard Gauge.

for Sheet and plate Iron and Steel.

[Public No 137]

An act establishing a Standard gauge for sheet and plate iron and steel. Be it enacted by the Senate & House of Representatives of the United States of America in Congress assembled that for the purpose of securing uniformity the following is established as the only standard gauge, for sheet and plate iron and steel in the